Comisión de
Defensa Nacional
Carpeta Nº 2139 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1089 de 2015

# DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

# COMPETENCIA ANUAL REGIONAL "FUERZAS COMANDO 2017"

**Se autoriza la salida del país de efectivos del Ejército Nacional para participar en la competencia a realizarse en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre el 13 y el 29 de julio de 2017**

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de julio de 2017**

**(Sin corregir)**

| | |
|---|---|
| PRESIDE: | Señor Representante Carlos Rodríguez Gálvez. |
| MIEMBROS: | Señores Representantes Guillermo Facello, Gonzalo Novales y Mariela Pelegrín. |
| ASISTE: | Señor Representante Iván Posada. |
| INVITADOS: | Señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Méndez; Brigadier General (Av) Antonio Alarcón, Director General de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica; Coronel Antonio Olano, Ayudante y Mayor (Nav.) Darwin Ramos, Inspector de Paracaidismo Civil. |
| SECRETARIA: | Señora Beatriz Méndez. |
| PROSECRETARIA: | Señora Sandra Pelayo. |

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Rodríguez Gálvez).- /a>Habiendo número, está abierta la reunión.

Se da cuenta de los asuntos entrados:

Se lee:

1) COMPETENCIA ANUAL REGIONAL "FUERZAS COMANDO 2017". Se autoriza la salida del país de efectivos del Ejército Nacional para participar en la competencia a realizarse en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre el 13 y el 29 de julio de 2017. (C/2139/17. Rep. 723).

2) Informe del Observatorio Sudamericano de Defensa y Fuerzas Armadas:

| ***País*** | ***Nº*** | ***Período*** |
|---|---|---|
| Brasil | 16 | 20/05/17 -26/05/17 |
| | 17 | 27/05/17 -02/06/17 |
| | 18 | 03/06/17 -09/06/17 |
| | 19 | 10/06/17 -16/06/17 |
| | 20 | 17/06/17 -23/06/17 |
| | | |
| Uruguay | 15 | 27/05/17 -02/06/17 |
| | 17 | 10/06/17 -16/06/17 |
| | 18 | 17/06/17 -23/06/17 |
| | | |
| Colombia | 6 | 05/06/17 -11/06/17 |
| | 7 | 12/06/17 -18/06/17 |
| | 8 | 19/06/17 -25/06/17 |
| | | |

| *País* | *Nº* | *Período* |
|---|---|---|
| Paraguay | 14 | 17/06/17 -23/06/17 |

3) Informes del Observatorio de Política Exterior:

| *País* | *Nº* | *Período* |
|---|---|---|
| Argentina | 433 | 25/05/17 -31/05/17 |
| | 434 | 01/06/17 -07/06/17 |
| | | 08/06/17 -14/06/17 |
| | | |
| Brasil | 541 | 26/05/17 -01/06/17 |
| | 7 | Informe mensual<br>mayo 2017 |
| | | |
| Uruguay | 24 | Informe mensual<br>mayo 2017 |
| | | |
| Venezuela | 200 | 26/05/17 -01/06/17 |

| *País* | *Nº* | *Período* |
|---|---|---|
| | 201 | 02/06/17 -08/06/17 |
| | 202 | 09/06/17 -15/06/17 |

——Agradecemos la presencia del señor ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez; del brigadier general (Av.) Antonio Alarcón, director nacional de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica; del coronel Antonio Olano, ayudante; del mayor (Nav.) Darwin Ramos, inspector de paracaidismo civil, y del capitán de navío Esteban Fasana, edecán del señor vicepresidente de la República Oriental del Uruguay.

Hemos convocado al señor ministro por varios temas. En el mes de abril recibimos el pedido del señor diputado Iván Posada, que proponía convocar a la Comisión a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, a fin de recibir información acerca de los controles realizados por esa dirección en relación con la actividad del paracaidismo.

SEÑOR POSADA (Iván).- Agradecemos la presencia del señor ministro y del director general de la Dinacia. La iniciativa de promover la convocatoria de la Dinacia apunta, fundamentalmente, a tener conocimiento de primera mano acerca de la normativa vigente en relación con la actividad del paracaidismo. El Decreto Nº 174/90 establece una serie de disposiciones -de forma bastante exhaustiva- con referencia a los registros, las directivas y responsabilidades que tiene en materia de dirección y control la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica sobre todas las actividades privadas de paracaidismo en el territorio nacional. Ese decreto hace especial referencia -diría que con un grado de detalle muy importante- a cuáles son los controles que se deben realizar y las normas al respecto. Se refiere, por ejemplo, a todo lo que tiene que ver con las licencias de los alumnos paracaidistas. Otro capítulo refiere a las licencias de paracaidistas, los privilegios y las condiciones de ejercicio, así como los requisitos para obtenerla. Además, el capítulo V hace referencia a la calificación del instructor de paracaidismo, las medidas de seguridad y los equipos, la renovación y reválida de licencias, los supervisores e inspectores, los libros de saltos, la aprobación de los paracaídas -en ese sentido también hay una revisión-, las licencias de plegador, etcétera.

Nosotros querríamos apuntar a cuál es el grado de cumplimiento de este decreto en función de alguna información que hemos recibido en cuanto al estado de los equipos utilizados para las actividades de paracaidismo, con las consecuencias que en algún caso -por lo menos- se ha tenido en materia de pérdida de vidas humanas. En ese sentido, quiero orientar este planteo a saber, exactamente, cuáles son los controles que en forma periódica se realizan por parte de la Dinacia en relación con todo lo que tiene que ver con la actividad del paracaidismo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como siempre, es un gusto estar en este Cuerpo para asesorar e informar lo que se requiera desde el área de competencia del Ministerio de Defensa Nacional.

Entendemos que las interrogantes que planteó el señor diputado Posada tienen que ver con funciones que hacen a las actividades del Ministerio de Defensa Nacional y, en particular, de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que están regidas por el Decreto Nº 174/90, que es abundante en cuanto a lo que implican las reglamentaciones que tienen que ver con las personas que poseen autorización para llevar adelante el paracaidismo y sus instructores, así como también en lo que hace a la materia punitiva y los controles que desde el Estado deben realizarse al respecto.

El planteamiento ha sido concreto, por lo que voy a pedir al director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, brigadier general Antonio Alarcón -que está acompañado por un funcionario de

esa Dirección que tiene a su cargo tareas relacionadas con el paracaidismo, ya que es inspector de áreas de paracaidismo- que nos informe al respecto.

SEÑOR ALARCÓN (Antonio).- Efectivamente, como lo mencionara el señor diputado Posada, el Decreto Nº 174/90 es muy amplio y va al detalle de todos los requisitos que se deben salvar para obtener una licencia de paracaidista. No quiero abundar, pero entiendo que es necesario explicar el proceso y los requisitos que debe cumplir una persona que decide incorporarse a la actividad del paracaidismo. En primer lugar, debe obtener una licencia de alumno paracaidista, que se tramita en nuestra Dirección a través de la presentación por parte de un instructor de paracaidismo. Allí la persona presenta el examen médico, se inscribe y puede obtener una licencia de alumno paracaidista.

El curso -por supuesto, dependiendo de la destreza del alumno- tiene un mínimo de horas o de saltos -en realidad son saltos- que inicialmente son automáticos, porque el individuo en ese momento no tiene la capacidad de discernir para abrir el paracaídas de manera manual. Después pasa a hacer saltos manuales y, cuando a juicio del instructor está en condiciones de obtener la licencia "A", que es la primera de paracaidista, pasa a ser inspeccionado por uno de los inspectores, para lo que se presenta y rinde un examen teórico y otro práctico con los inspectores de la Dinacia.

La siguiente licencia, que es la "B", requiere que ese paracaidista "A" tenga determinada experiencia, la que se mide a través de los saltos que tiene hechos. Por supuesto que debe llevarse un libro de saltos en el que es necesario registrar desde qué aeronave se hacen, en qué lugar, qué tipo de saltos se realizan, etcétera. Todo eso se inscribe en la Dinacia y así la persona va adquiriendo experiencia como paracaidista. Cuando está en condiciones de obtener su licencia "B", rinde el examen y es inspeccionado por los inspectores de la Dinacia; de esa manera puede obtener hasta la licencia "D".

¿Cuál es la diferencia entre una licencia y otra? Voy a ser bastante breve en ese sentido; se trata de atribuciones que dan las licencias, como por ejemplo saltar en festivales, con demostraciones, con público y, a la vez, también se va generando la experiencia necesaria para transformarse en instructor, si en algún momento la persona desea presentarse como tal. Para obtener la habilitación de instructor de paracaidista por supuesto que es necesario tener determinada instrucción y rendir un examen, y para poder impartir instrucción directamente a un alumno paracaidista por primera vez se debe estar acompañado en los primeros pasos del proceso por un instructor de más experiencia.

Estos son, a grandes rasgos, los requisitos para calificarse e ir obteniendo las licencias que están previstas en el decreto que mencionamos. No creo que sea necesario abundar en los detalles necesarios para cada inspección.

En cuanto a la pregunta que hizo el señor diputado Posada con respecto al equipamiento, podemos decir que este es particular o privado, de cada uno de los integrantes, y que deben presentarlo en su momento en la Dinacia para que sea aprobado. Después hay determinados requisitos para la utilización de ese equipamiento, entre ellos uno fundamental, que es el plegado del paracaídas. Para eso, cuando el individuo se califica como paracaidista, con licencia "A", debe demostrar la habilidad de poder plegar su propio paracaídas.

La licencia de plegador otorga otras prerrogativas distintas a las de la licencia del paracaidista "A", que puede plegar su propio paracaídas. ¿Por qué hay una diferencia entre una licencia de plegador y la habilitación para plegar del paracaidista "A"? Porque el plegador ha rendido todos los exámenes y tiene el reconocimiento y la autorización adecuados para plegar el paracaídas de emergencia. Ese paracaídas tiene un procedimiento de plegado distinto, con diferentes requerimientos que el paracaídas principal que pliega cada uno de los paracaidistas. Entonces, hay dos tipos de plegadores: los que pueden plegar su propio paracaídas y los que también pueden plegar el paracaídas de emergencia, que requiere otras habilidades, otro conocimiento y otra técnica.

El decreto establece claramente que es responsabilidad del propio paracaidista notificar a la Dinacia cualquier inconveniente o deterioro que tenga su equipo y, a su vez, implementar las acciones correctivas necesarias y presentar el paracaídas para que sea inspeccionado nuevamente y se constate que la ruptura o el desperfecto ha sido subsanado de acuerdo con las normas vigentes.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quisiera pedir al brigadier general o al instructor que, para ampliar la información, aclaren cuántos paracaidistas registrados existen en este momento en Uruguay y

relaten alguna secuencia de los incidentes o accidentes de los últimos tiempos, así como el tipo de inspecciones que se realizan, porque una cosa es un salto individual y otra, un salto en un evento. A la vez, sería bueno que se aclarara qué presencia tiene la Dinacia en cada uno de esos eventos y qué elementos diferenciales podemos encontrar. Creo que esos elementos pueden servir para ampliar un poquito la información a brindar a los señores legisladores.

SEÑOR ALARCÓN (Antonio).- Con respecto al plegado, me faltó agregar que existen tiempos máximos para que los paracaídas puedan estar plegados sin abrirse. Por lo tanto, en cuanto al paracaídas de emergencia, el plegador establece en una tarjeta, con su firma, la fecha en que fue plegado y el tiempo para volver a abrirse es de 90 y 120 días. Si no se abre, tiene que ser desplegado y volver a plegarse, por lo que el tiempo de expiración comienza a contarse nuevamente a partir de ese momento. El plegado del paracaídas principal es individual y es responsabilidad de cada uno de los saltadores, y también tiene 90 días de vigencia.

Como manifestó el señor ministro, es imposible controlar toda la actividad de instrucción, porque no tenemos los recursos humanos para hacerlo, pero cuando hay festivales aéreos que incluyen paracaidismo o que son solo de paracaidismo, la Dinacia se hace presente por medio de inspectores de personal aeronáutico y de paracaidismo. En esos eventos se controla la vigencia de la licencia del paracaidista, que es de dos años, y en ese período debe ser renovada con determinados saltos. Si el paracaidista no cumple una determinada cantidad de saltos en esos dos años, debe rendir una prueba de rehabilitación.

Además, los inspectores efectúan un control más importante, que tiene que ver con el procedimiento de lanzamiento. Hay distintas alturas de apertura, diferente capacitación de los que saltan -hay gente con más o menos experiencia- y tiene que haber un jefe de salto, que es una de las personas con mayor experiencia, que coordina toda la actividad dentro de la aeronave en el momento del salto y que haya orden en cuanto al escalonamiento de apertura y el tránsito, a fin de que todos puedan aterrizar debidamente. Esto se hace porque, a veces, cuando se utilizan aviones de la Fuerza Aérea, que tienen capacidad para un número mayor de personas que los aviones monomotores, que son los que normalmente se emplean en las actividades aerodeportivas de paracaidismo, hay posibilidad de que el número de personas que salen a la vez sea mayor. Por eso, los inspectores controlan que esté todo bien claro y que las responsabilidades y experiencias de los que van a saltar sean acordes con la maniobra que se va a hacer.

Además, cuando se utilizan aviones de la Fuerza Aérea, muchas veces ocurre que personas que hace mucho tiempo que no saltan aprovechan la oportunidad, porque son actividades a beneficio de algún aeroclub y no se cobra el salto. Lo que nosotros tratamos de evitar es que esas personas pretendan hacer la habilitación en ese momento en el que hay público y muchas actividades.

Hay aproximadamente entre setenta y ochenta paracaidistas habilitados. La cantidad varía porque alguno puede perder la habilitación por pasar dos años sin saltar.

El último accidente fue en el año 2011 y tuvo como consecuencia la muerte de una persona.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Debemos dejar establecido que estamos hablando de paracaidismo civil. El paracaidismo militar se rige por otras normas.

SEÑOR POSADA (Iván).- Respecto a los protocolos, está claro que el capítulo X refiere a medidas de seguridad y equipos y, por otro lado, el capítulo XI alude a la aprobación de los paracaídas.

Tengo en mi poder algunos de los elementos que refieren a ese accidente. Digo esto porque creo que así fue tipificado, más allá de que hay algunos elementos que más adelante comentaremos.

Quisiera saber si existe algún protocolo establecido por la Dinacia en lo que refiere a las medidas de seguridad de los equipos. Por ejemplo, el último inciso del artículo 50 establece que los paracaídas deben ser aprobados por la Dinacia mediante un certificado que acompañará al paracaídas para ser presentado en el momento del salto a la autoridad que lo requiera. Además, en el artículo 54 y siguientes se hace referencia a que no está permitido el uso de paracaídas no aprobados por certificación de la Dinacia y que los paracaídas de reserva y salvamento de personal de vuelo solo podrán ser plegados y presentados por titulares de licencias de plegadores.

En definitiva, quisiera saber si existe un protocolo de actuación a los efectos del cumplimiento de la revisión de los materiales utilizados para el paracaidismo, al que refieren los capítulos X y XI del Decreto N° 174.

SEÑOR RAMOS (Darwin).- Cuando los equipos ingresan al país son chequeados y certificados. El problema es que hay mucha actividad de paracaidismo y los equipos varían, por lo que el mantenimiento se delega al plegador. Una vez que ingresa el equipo, se le da el libro en el que se anotan los plegados que se realizan de la reserva, y el plegador tiene que chequear, inspeccionar y poner su firma, avalando que el equipo está pronto para saltar. Cada cuatro meses lo revisan y sigue así.

El hecho de llevar el paracaídas a Dinacia depende de la voluntad del paracaidista, porque a nosotros nos resulta difícil controlar quién cambió su equipo. Es tan dinámica la actividad del paracaidismo que eso quedó delegado al plegador, que es el que tiene el libro y avala que el equipo está en condiciones de ser usado. El manejo y el cuidado dependen de la voluntad del dueño del equipo. Sucede lo mismo que con la inspección de los vehículos. Es decir que si los dueños no los llevan voluntariamente a revisar, no se puede controlar porque es una actividad muy variada y cambiante.

En definitiva, el plegador es el responsable del equipo.

SEÑOR POSADA (Iván).- Voy a hacer referencia al informe técnico que se hizo a pedido de la jueza actuante en oportunidad del accidente que se mencionó, que ocurrió en el año 2011.

La situación era claramente irregular desde el punto de vista del cumplimiento de la norma. Obviamente, cuando se produce la pérdida de una vida humana, la situación no se puede corregir. No obstante, me parece que deberían establecerse protocolos para la actuación, de forma tal que las normas que figuran en el decreto, más allá de las dificultades que se señalan, supongan algún tipo de obligación, especialmente para los instructores, quienes en los hechos controlan y vigilan el desarrollo de la actividad.

Aclaro que este informe fue firmado por un equipo en el que participaron un cabo y un sargento, que fueron designados para hacer el análisis técnico del equipo cuando se produjo el accidente. En ese informe se deja especial constancia de que el equipo no poseía su correspondiente libro de empaque y de que su caja de información se encontraba ilegible por el desgaste, lo que no permitió determinar ni su número de serie ni su fecha de fabricación. Esto es muy importante para evaluar el estado del equipo que se le da a una persona para que haga esa actividad.

Otro aspecto que me parece relevante es que en el informe se señala que el *slider* se encontraba colapsado y que la cúpula presentaba un desgarro longitudinal de 1,40 metros sobre su tejido, en el centro de su tercera celda. También se reitera que el equipo no poseía su correspondiente libro de empaque, que en su caja de seguridad figuraba un número determinado y que su fecha de fabricación era setiembre de 1997. Esto corresponde al paracaídas de reserva.

En relación con el paracaídas principal, en esa pericia técnica se establece que su estado general permite apreciar un extenso uso y se observa falta de mantenimiento adecuado. Esto se basa en las siguientes constataciones: caja de información con un desgaste tal que imposibilita su lectura y la determinación de su fecha de fabricación, lo que no es habitual, ya que esta está confeccionada para perdurar durante la vida útil del paracaídas; tejido descolorido, particularmente en su celda central; presencia de hongos en el tejido de su celda central superior, y tejido debilitado, particularmente en la zona de costuras. Además, se establece que debido a que no posee libro de empaque y su fecha de fabricación es ilegible, no se puede determinar la cantidad de saltos que posee el equipo ni el tiempo de uso.

Más adelante, en el informe se señala que la vida útil del equipo es difícil de determinar. El fabricante establece que lo normal es entre 1.000 y 1.500 saltos aproximadamente, dependiendo de la cantidad de aperturas explosivas o violentas, la exposición al sol, el contacto con agentes químicos, condiciones de uso, condiciones de mantenimiento y lugar de almacenamiento, y recomienda cambiar las líneas de suspensión cada 500 saltos y realizar inspecciones cada 50 saltos o 120 días.

Por otra parte, se establece que no se posee información de los mantenimientos o inspecciones realizadas al equipo, por no contarse con registros.

En las conclusiones, el equipo técnico indica que el paracaídas principal presenta un desgarro en su velamen que, de haberse producido en el momento de apertura o con posterioridad, indudablemente, tiene que haber afectado su maniobrabilidad y estabilidad, haciéndolo girar y tornándolo ingobernable. El desgarro, al estar en la parte superior de la cúpula, no debe haber sido visible para el paracaidista, por lo cual debe haber intentado estabilizar el paracaídas con los conductores en vez de liberar el paracaídas principal y abrir el de reserva. Todo indica que la causa del desgarro, si se produjo en el aire, se debió a la fatiga del material, por la antigüedad del equipo, la cantidad de saltos y aperturas violentas o la falta de mantenimiento adecuado.

Posteriormente, se dan una serie de recomendaciones.

Me refiero a que -y esta es la inquietud- cuando ocurre un accidente y, en un caso como este, se cobra la vida de una persona, la preocupación fundamental -ya han pasado varios años de este accidente- es establecer, más allá de lo que corresponde y de lo que está dicho específicamente en el decreto que se debe cumplir, algún tipo de controles de los materiales sobre los que descansa o se establece -en función de la calidad de ellos- la seguridad.

En algunas informaciones que me han suministrado, investigaciones que se hicieron a nivel de importaciones de material, se señala que, prácticamente, en nuestro país no había habido importaciones de nuevos equipos desde hace mucho tiempo. En el decreto se establece toda una serie de procedimientos para la reparación de los equipos a fin de que vuelvan a ser habilitados. Pero, en cualquier caso -en atención a este tipo de situaciones que se dieron en el pasado- nos parece que es necesario establecer algún tipo de protocolo especial para el cumplimiento, sobre todo, de lo que tiene que ver con las condiciones en que están estos materiales, a los que se hace referencia en el Capítulo X y, en especial, el Capítulo XI del Decreto N° 174.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Hemos escuchado con atención la exposición realizada por el señor diputado. Obviamente, con ánimo constructivo -como entendemos que impera en este planteo- recogemos lo expresado por el señor diputado, teniendo en cuenta que ante una situación desgraciada ocurrida en el año 2011, según se menciona -no tengo presente el informe ni sabía que sería tratado en este momento- hubo un equipo integrado por militares para asesorar a la Justicia, lo cual hace que debamos tener el informe en consideración como un aporte para el tratamiento del decreto en cuanto a los protocolos de actuación.

También me quedó claro -por las expresiones del señor brigadier y del señor instructor- lo que son las responsabilidades, desde el punto de vista institucional y de carácter personal ante hechos como este que estamos mencionando, donde la responsabilidad institucional no se soslaya -no debe soslayarse-, sino que, por el contrario, el decreto está para respetarse y para generar el máximo de adhesión a través de protocolos de actuación. A veces, escapan de las manos las responsabilidades individuales que como en cualquier otro tipo de actividad -no solo en el paracaidismo; acá recién se mencionó el automovilismo- también encuadran dentro de situaciones de riesgo, de irregularidad o de accidentes.

SEÑOR TROBO (Jaime).- Agradecería a esta Comisión si me permite hacer algunas consultas en relación a actividades de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. No sé si este es el momento para hacerlo; quizás, podemos seguir con el orden del día y al final hacer las preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- El criterio que siempre adoptó esta Comisión es que las delegaciones son convocadas por algún tema específico. De todas formas, se puede hacer la consulta y si el señor ministro entiende que ese momento es oportuno para intervenir, lo hace.

Entonces, ahora habilitamos la posibilidad de hacer la consulta y, después, seguiremos con el orden del día, ya que trataremos un tema diferente a este.

SEÑOR TROBO.- Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro: en la órbita de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica durante el año 2015 se dispuso una investigación interna con un oficial instructor, el coronel Jorge Medina, con el propósito de hacer un análisis en relación al incumplimiento por parte de proveedores en cuanto al equipamiento de las pistas de aterrizaje -vinculadas a la Dirección y a la Fuerza Aérea- -, la eventualidad de

compras directas de equipamiento sin justificación. Hablamos de compras directas porque se hicieron sin haberse aplicado los procedimientos que corresponden sin una justificación bien fundada para ello. Además -algo que puede ser aparentemente más grave en lo que respecta a los hechos-, desaparecieron materiales de equipamiento por un valor que se estima en alrededor de US$ 300.000 que estaban radicados en la base militar aérea número 1, cuyo destino era para la renovación del sistema de aproximación del aeropuerto Santa Bernardina en Durazno.

A su vez, con respecto a estos temas, hubo algunos informes internos de la sala de abogados, en particular, del doctor Jaime Torrendell, recomendando que algunos de estos aspectos fueran puestos en conocimiento de la Justicia, en virtud de la eventual existencia de hechos aparentemente delictivos. Esto tiene que ver con un tema de equipamiento y de proveedores de equipamientos a la Fuerza Aérea. A pesar de que en estos episodios hay alguna empresa vinculada que no habría cumplido plenamente con sus obligaciones -y habría logrado modificar sobre la marcha los acuerdos o convenios que se habían realizado cuando se dispuso la compra- siguió siendo la proveedora -inclusive, en algunos casos en forma directa- de equipamiento para el sistema de iluminación o aproximación de algunas pistas de aeropuertos del interior.

Mi pregunta va dirigida al actual director de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Intraestructura Aeronáutica que hoy está presente, y también ocupó ese cargo en aquella época. Me gustaría saber si podemos tener alguna información con respecto a esos hechos, las investigaciones que se llevaron adelante, los resultados obtenidos y las decisiones tomadas en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional y de la Fuerza Aérea, en particular, de dicha dirección.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos hacer una aclaración. Sabemos de la buena disposición del señor ministro cada vez que comparece en esta Comisión y, también, de su paciencia con respecto a algunas intervenciones que no eran las acordadas. Por tanto, cedemos la palabra al señor ministro si es que entiende que puede hacer referencia ahora a las preguntas planteadas por el señor diputado Trobo. De lo contrario, podemos acordar alguna comunicación para otro momento.

SEÑOR TROBO (Jaime).- Le facilito: yo pregunto algo que se sabe. Ahora bien; si no se puede o no se quiere o no se debe informar en el día de hoy -en esto yo no pongo más que una serie de expresiones que no califican- la próxima semana, mañana o pasado perfectamente puede citarse a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica para brindarnos la información que corresponde.

Creo que estoy haciendo, en el ámbito que corresponde, los planteos que corresponden. Yo soy de la época en la cual cuando venían los ministros al Parlamento no solamente respondían sobre los temas que había sobre la mesa sino también sobre aquellos asuntos que se les preguntaba, que creo es lo que corresponde en este buen relacionamiento. Si no hay nada que ocultar, perfectamente se puede hablar de los temas. Con esto no quiero entorpecer el tratamiento de los temas y el análisis de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- La verdad es que esas interrogantes nos toman de sorpresa, pues no veníamos preparados como para contestar estas preguntas que, entendemos, son de importancia, sensibles, que requieren de una contestación muy certera porque las respuestas que se den generan responsabilidades de todo tipo.

Vamos a tratar, a través del brigadier Alarcón, de contestar lo que tengamos para responder hoy. Si es necesario contestar en otro momento, las veces que la Comisión entienda conveniente, lo haremos, así sea para profundizar en un tema o para abundar en las inquietudes del señor diputado Trobo.

Yo también soy de esa época, señor diputado Trobo. Tal vez, haya estado menos tiempo acá, en el Parlamento, que el que ha estado el señor diputado, pero cada vez que he venido a este Cuerpo, estuve abierto a contestar lo que se me preguntara. No tengo nada que esconder: ni como ministro ni como cualquier otro cargo que me haya tocado representar acá. Creo que siempre es bueno para la democracia contestar lo que uno sabe, y lo que no sabe, tratar de informarse para poder hacerlo. Quiere decir que no hay nada que esconder ni nada inconveniente. Todo es conveniente a este sistema. No puedo contestar lo que no sé o lo que sé a medias.

Voy a solicitar al brigadier Alarcón que tenga a bien responder lo que en este momento sea de su conocimiento y, lo que no, la Comisión verá la forma de que podamos satisfacer la inquietud del señor diputado.

SEÑOR ALARCÓN (Antonio).- El equipamiento a que hace mención el señor diputado Trobo, concretamente, es el del sistema de iluminación de la pista 0321 del Aeropuerto Internacional Alternativo de Santa Bernardina de Durazno.

Ese equipamiento fue adquirido a través de una licitación que comenzó en el año 2010, y fue entregado en noviembre de 2011. Como mencionaba el señor diputado, ello quedó en custodia para ser llevado a través de un vuelo de Hércules a Durazno, donde se iba a realizar la obra. Por una cuestión de presupuesto, la obra no se realizó hasta el año 2014. Cuando nos disponemos a realizar la obra en ese año, la pista y toda su iluminación, y comenzamos con la obra civil para la instalación de la iluminaria, se hace el traslado del equipamiento y faltaban -como dijo el señor diputado- algunas luces de la aproximación de los ALS o los MALS, que son las luces previas a la cabecera de la pista.

Ya hacía cuatro años que el equipamiento estaba allí y no teníamos conocimiento de ese faltante. Por lo tanto, se dispuso una investigación administrativa, la cual arrojó determinados resultados que llevaron a que se tomaran medidas disciplinarias con los directores responsables de efectuar los controles de los recibos de ese equipamiento. Tal como consta en la investigación, no se hizo un control efectivo cuando ingresó esa mercadería a la Dinacia. Por lo tanto, no hay una clara prueba de que haya ingresado toda esa mercadería; con el transcurso del tiempo ello ha sido muy difícil de determinar. No obstante, cuando se terminó la investigación se tomaron las medidas disciplinarias con los directores con el máximo de sanción que podíamos imponer y, a su vez, se dio intervención a la Justicia, haciéndose la denuncia ante el Juzgado Penal de la Ciudad de la Costa. Por esta causa he tenido que ir a declarar una vez y en este momento no sé en qué está el expediente.

Por otra parte, quiero precisar que la cotización del equipamiento es un poco menor que la cifra que manejó el señor diputado Trobo. En su momento, la cotización era del orden de los US$ 75.000 que, de hecho y a raíz de lo que se mencionó, tratamos de hacer una cotización directa con la compañía en Estados Unidos, que nos dijo que se hacía a través del proveedor.

Si bien es cierto lo que dice el señor diputado en cuanto a que se ha seguido adquiriendo equipamiento, fue entre el año 2011, que él entregó, y el año 2014 que constatamos la falta. Desde ese momento no se ha adquirido más equipamiento, salvo el que generó la investigación sobre las luces de cabecera de pista. Dicho proveedor había ofrecido luces empotradas y, después, quiso entregar luces elevadas; evidentemente, eso genera algún golpe con alguna rueda del tren de aterrizaje y se produce una rotura. Por esa razón, se exigieron que fueran luces empotradas. Entonces, ahora estamos en un juicio con el proveedor para el abastecimiento de esa parte. Esto es lo que puedo informar de memoria.

SEÑOR TROBO CABRERA (Mario Jaime).- Quisiera saber si me pueden decir la fecha en que se realizó la denuncia penal en el Juzgado de la Ciudad de la Costa.

SEÑOR ALARCÓN (Antonio).- No recuerdo de memoria.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Se la enviamos, señor diputado.

SEÑOR TROBO CABRERA (Mario Jaime).- Es muy importante conocerla.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Se la enviamos.

SEÑOR TROBO CABRERA (Mario Jaime).- Perfecto. Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el tercer punto del orden del día: "Competencia Anual Regional 'Fuerzas Comando 2017'. Se autoriza la salida del país de efectivos del Ejército Nacional para participar en la competencia a realizarse en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre el 13 y el 29 de julio de 2017".

En discusión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión por tratar este tema en este momento ya que el tiempo que tenemos es bastante exiguo. Existe una modificación del proyecto original que entendemos que el Senado tomó en cuenta, porque presentamos una nota

solicitando que se cambiara la fecha. No sé si el proyecto que viene del Senado tiene la fecha del 13 al 29 de julio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Perfecto. Muchas gracias. Entonces, quedamos tranquilos en ese sentido.

En el marco del numeral 12) del artículo 85 de la Constitución de la República, estamos solicitando autorización para que un grupo conjuntado y organizado como cuerpo del Batallón de Infantería Paracaidista N° 14, de contraterrorismo del Uruguay, pueda salir del país a participar en lo que se denomina "Competencia Anual Regional 'Fuerzas Comando 2017'", que se desarrollarán en la República del Paraguay del 13 al 29 de julio.

Este es un ejercicio para fuerzas especiales. En nuestro país estas fuerzas especiales tienen cabida dentro del Batallón de Infantería Paracaidistas N° 14. Irán a representarnos un total de ocho funcionarios militares -tres oficiales subalternos y cinco personal subalterno- con su armamento orgánico. Estos ejercicios de "Fuerzas Comando" se desarrollan anualmente en las Américas desde el año 2004. Participan en ellos representantes de América del Norte, América Central y América del Sur. Uruguay ha participado históricamente en ellos. Se trata de que este cuerpo de fuerzas especiales cuente con un entrenamiento adecuado, que va a generar un traspaso de información, de experiencias y de doctrinas en cuanto al funcionamiento para llevar adelante las tareas específicas con el fin de que, en el momento de requerirse, tengamos una fuerza capaz de desarrollar las actividades contraterroristas en nuestro país.

Debemos decir que esto se realiza en días sucesivos, con diferentes pruebas -alrededor de diez- que tienen que ver con tiros de francotiradores, tiros siempre en situaciones límites, en algunos casos con la actuación de funcionarios en la liberación de rehenes, con ejercicios físicos extremos y, luego, con la respuesta de este personal. Nuestro equipo ha tenido una participación muy importante en un evento en el que, generalmente, por circunstancias propias de lo que son las actividades que se llevan adelante en cada país, Colombia está a la cabeza con ocho primeros lugares en las distintas competencias que se han realizado.

En definitiva, lo que pretendemos es la aprobación por parte de este Cuerpo de la autorización para participar de este ejercicio, algo que para Uruguay es muy importante, porque prácticamente es la única actividad internacional que hace esta compañía de contraterroristas del Uruguay. Entendemos que se trata de un cuerpo de excelencia con el que cuenta nuestro país para dar respuesta a este tipo de situaciones tan perjudiciales para la sociedad a nivel mundial, no solamente de estas partes de América.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor ministro de Defensa Nacional y de la delegación que lo acompaña. Quizás, en breve, los volvamos a convocar.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Señor presidente: nos llevamos la pregunta formulada por el señor diputado Trobo. Si hubiera necesidad de contestar algo por escrito o por la forma que el diputado entienda, y cualquier otra información que requiera, estamos a la orden. Se trata de informar y de estar atentos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Reiteramos el agradecimiento al señor ministro y a la delegación que lo acompaña.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Defensa Nacional)

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Tres por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Proponemos a la señora diputada Mariela Pelegrín como miembro informante.

(Apoyados)

——No habiendo más asuntos que considerar, se levanta la reunión.